

**L'année 2025 est les 50 ans de l'utime version des A310 4 cylindres la 1600 VG.**

**Il n'y a eu qu'un article de presse à l'époque par Gilles Dupré dans Echappement en Juin 1976.**

**ALPINE A310 TX "Une agréable surprise".**

**Dans son article, Gilles Dupré explique le changement des 2 premiers rapports de BV ainsi que le changement de la dimension des pneus, les comparaisons graphiques illustrent ce qui est écrit dans l'article.**

**Ceci concerne également les Berlinettes 1600 SC type 1600 VD, car ces voitures sont équipées de BV365.**

**Voir ce sujet:**

**<https://amicale-r15-r17.forumpro.fr/t10848-boites-365-evolutions-de-constructions>**

**Pas besoin d'être connecté sur le forum Amicale R15/R17 pour lire le sujet.**

**Dans ce sujet voir les commentaires "pertinants et intéressants" de JPG.**

**Ci-dessous l'article de la revue Echappement de Juin 1976 de Gilles Dupré.**

ESSAI

# ALPINE A 310 TX

## UNE AGREABLE SURPRISE

Depuis la sortie de cette fantastique Alpine A 310, tous les mordus, qu'ils soient de véritables sportifs (c'est une minorité), ou simplement des amateurs de voitures typiquement sportives, attendent le moteur V 6.

L'A 310 était largement sous-dimensionnée en puissance par rapport à ses étonnantes qualités routières. Pourquoi ce V 6, sans cesse promis, n'est-il toujours pas officiellement l'A 310 ? L'y verra-t-on même un jour en série ? En attendant Renault a choisi la solution inverse :

mettre un moteur moins puissant dans l'Alpine A 310, celui de la R 16 TX. En clair, c'est le (triste) coup de la R 20, ou de l'Ariane 4 Simca dans le passé. Le calcul d'Alpine-Renault est-il bien posé ? Les données sont totalement différentes car, dans le cas présent, il s'agit d'une caisse exceptionnelle. La diminution de prix permettra-t-elle réellement à un plus grand nombre de rouler en A 310 ? Pour répondre à cette question, il faut poser le casque et la combinaison du fanatique et juger si un utilisateur simplement enthousiaste peut tirer du plaisir de cette Alpine-Renault version « économique », avec laquelle le constructeur espère bien rentabiliser enfin sa chaîne.

*La même joie de conduire... que la vraie.*



*A l'intérieur non plus, rien de changé.*

*Un petit moteur, celui de la R 16 TX, dont l'A 310 ne doit pas trop rougir.*



Sortie très discrètement, l'A 310 « économique » n'a pas été baptisée puisqu'elle s'appelle simplement « A 310 ». Au plus on rajoute, à la main « TX » sur le tarif. C'est l'autre modèle, le premier, le vrai qui s'appelle « A 310 Injection ». C'est l'histoire du timbre poste avec le tarif normal et le tarif réduit, à l'envers. Il est même assez difficile d'obtenir, chez Renault une documentation technique de cette A 310 « TX ».

Dès que l'on s'installe à son volant, pour quelques kilomètres, les trois remarques qui viennent à l'esprit sont les suivantes : d'abord, c'est toujours une joie d'être au volant de l'A 310, la position de conduite, (sauf pour les très grands), la disposition générale des commandes, l'habitacle, la visibilité

vers l'avant, la ligne extérieure et le bruit feutré de l'échappement (surtout sur cette « économique ») y sont pour quelques choses ; la seconde impression est, qu'en effet, l'A 310 TX est moins puissante mais elle est immédiatement suivie d'une troisième remarque : la boîte, toujours à cinq vitesses semble plus « courte » ; d'un maniement rapide et agréable, elle est parfaitement étagée, les rapports sont très rapprochés sauf 4e/5e. Il faut donc se rendre à Montlhéry pour contrôler les performances. Avant de s'élancer sur l'anneau, jetons un coup d'œil sur la documentation technique pour éclaircir ce problème de boîte. D'après la documentation Renault, les rapports de boîte sont les mêmes. Une recherche

plus approfondie dans les feuilles des Mines démontre que les deux premiers rapports ont bel et bien été allongés. Les couples côneux sont les mêmes. En outre, un regard aux roues arrière démontre que les pneus sont plus petits, c'est à dire 165 x 13 au lieu de 185 x 13. Les 4 pneus, sur ce modèle, sont donc identiques. A signaler que des 185 x 13 sont disponibles en option mais nous ne saurions que trop recommander de conserver les petits pneus à l'arrière, compte-tenu du peu de puissance disponible. Pour résumer, nous accorderons une bonne note aux deux premiers rapports allongés et aux petits pneus arrière, le tout rendant cette A 310 pourtant peu puissante, très agréable.



Mais quels sont les chiffres obtenus sur l'anneau de vitesse. 400 m départ arrêté : 16"4/10. 1000 m départ arrêté : 31"1/10e. Vitesse maxi : 184,210 km/h ce qui correspond à un 190 sur autoroute. Certes, les performances sont nettement en baisse par rapport à la première A 310 mais elles restent, dans le contexte actuel plus que correctes puisque ce n'est pas une clientèle de purs sportifs qui courent que vise l'A 310 TX.

**La puissance : rien à voir avec l'étonnante tenue de route.**

Que résulte-t-il en pratique de cet abaissement des performances? La première conséquence immédiate apparaît dans le comportement. L'A 310 d'origine était déjà surdimensionnée en

tenue de route, avec ses excellentes suspensions avant et arrière par rapport à sa puissance, sur l'A 310 économique ce phénomène est amplifié, amplifié au point que vous ne pourrez jamais la mettre en travers même en accélérant à fond dans les positions les plus scabreuses. La motricité est plus que parfaite mais par un procédé tout de même trop facile : le manque de puissance. Par contre, surtout dans les passages rapides où la tenue de route joue plus que la puissance, le plaisir de piloter l'A 310 est intact avec sa grande marge de sécurité.

Au-delà de ces différences de puissance, de transmission ou de rapport tenue de route/puissance, l'A 310 reste l'A 310 avec ses qualités et ses défauts ou plutôt



ses concessions pour l'efficacité, c'est-à-dire le manque de place malgré les « + 2 » arrières à peine utilisables pour quelques bagages (à noter que les deux petits sièges se rabattent vers l'avant pour fournir des volumes plus rectangulaires. Certains détails sont déplaisants : impossible de régler le siège ou d'attacher sa ceinture, porte fermée (il y a maintenant un voyant de ceinture conducteur au tableau de bord). La visibilité vers l'arrière a été nettement réduite car le carburateur nécessite un bossage sur le capot moteur en-dessous de la lunette arrière. Cependant le plaisir de conduire l'emporte toujours sur les désagréments de détail. Toujours intéressante : la consommation maxi ressort à 13 litres aux 100 km.

#### CARACTERISTIQUES

##### Moteur.

Alimentation : un carburateur double corps. Cylindrée : 1647 cm<sup>3</sup>. Alésage x course : 79 x 84 mm. Rapport volumétrique : 9,25 à 1. Puissance maxi : 95 CV DIN à 6000 tr/mn. Couple maxi : 13,1 mkg DIN à 4000 tr/mn. Puissance au litre : 58 CV/L. Alternateur : 50 A.

##### Transmission.

Embrayage : 200 mm. Rapports de boîte : 1e 11 x 38; 2e 17 x 38; 3e 23 x 37; 4e 28 x 34; 5e 31 x 30. Vitesse en 5e à 1000 tr/mn : 33,05.

##### Dimensions.

Pneumatiques AV et AR : 165 x 13 (Michelin XAS FF).

Rapport poids/puissance : 8,8 kg/CV DIN.

Performances (Montlhéry) : 400 m départ arrêté : 16"4/10e; 1000 m départ arrêté : 31"1/10e. Vitesse maxi : 184,210 km/h.

Consommation : De l'essai : 13 litres aux 100 km.

Prix : 61 700 F.

Quelle économie a donc réalisé Renault avec la 310 TX ? Plus de 10 000 F, ce qui représente plus que la simple économie du moteur qui en fait, elle, est assez minime. Le prix clé en main est de 61 700 F au lieu de... 72 400 F. De toute manière les deux sont assez chères, revers logique de toute voiture construite en petite série. Cette A 310 « économique » est-elle à condamner ? Nous ne le pensons pas car, comme nous l'avons dit, le plaisir de conduite est intact. Que la vitesse maxi soit de 210 ou de 190, ça n'intéresse malheureusement plus personne car, de toute manière, on ne peut plus rouler à ces vitesses, du moins avec son permis de conduire en poche. Jusqu'à 150 l'A 310 TX, est nerveuse car on a su revoir ce qu'il fallait dans la démultiplication entre les pneus et la boîte, pour combler le manque de puissance. Si ce modèle pouvait sauver financièrement l'avenir d'Alpine et que dans dix ans il y ait toujours des Alpine, nous en serions encore plus satisfait !

*Gilles Dupré*

Renault s'était montré très discret sur la sortie de l'A 310 TX mais on s'est montré encore plus discret à la Régie sur l'abandon du modèle à injection puisque nous venons de l'apprendre par hasard alors que la version injection n'est plus fabriquée depuis la sortie de la « TX » : le V 6 est attendu avec encore plus d'impatience...